Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/6500

16. 02. 90

Sachgebiet 96

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 11/5497 Nr. 2.21 —

Mitteilung der Kommission über die Weiterentwicklung der Zivilluftfahrt in der Gemeinschaft — KOM(89) 373 endg. —

»Rats-Dok. Nr. 8521/89«

A. Problem

Nach dem Vorschlag der EG-Kommission soll der Luftverkehr innerhalb der Europäischen Gemeinschaft weiter liberalisiert werden, u. a. durch Vereinfachung des Tarifgenehmigungsverfahrens und Zulassung der Kabotage (Beförderungen zwischen zwei Punkten innerhalb eines EG-Mitgliedstaates durch ein fremdes Luftfahrtfahrzeug).

B. Lösung

Ablehnung der Vorlage in der gegenwärtigen Fassung. Wegen der Kapazitätsprobleme soll die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs in maßvollen Schritten erfolgen.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß

C. Alternativen

Die Fraktion DIE GRÜNEN lehnt sowohl den EG-Vorschlag wie auch die vorgeschlagene Entschließung ab.

D. Kosten

Entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel darauf hinzuwirken, daß die nachstehende Position bei der Weiterentwicklung der EG-Zivilluftfahrt ihren Niederschlag findet.

Die EG-Vorschläge sind geprägt von der Zielsetzung des Binnenmarktes, zu dem auch ein gemeinsamer Luftverkehrsmarkt gehört. Dieser Ansatz wird begrüßt, allerdings erscheinen einige der vorgeschlagenen Maßnahmen für die Übergangszeit bis zur Vollendung des Binnenmarktes als zu weitgehend. Statt dessen sollte ein maßvoller, schrittweiser Übergang vollzogen werden, der den Betroffenen die Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen ermöglicht.

Problematisch erscheinen alle Regelungen, die sich auf den Luftverkehr mit Drittstaaten beziehen. Sie sollten einer umfassenden gemeinschaftlichen Luftverkehrspolitik gegenüber Drittstaaten vorbehalten bleiben.

1. Die in der Verordnung über Fluglinientarife vorgeschlagenen Regelungen gehen für die Übergangsphase zu weit. Hier sollte ein weniger weitreichender Ansatz verfolgt werden.

   a) Die generelle Anwendung der Tarifkriterien auf den Luftverkehr mit Drittstaaten ist nicht sachgerecht und schafft Probleme in bezug auf die bilateralen Luftverkehrsabkommen. Die Kostenbezogenheit ist als maßgebliches Genehmigungskriterium nur sinnvoll zwischen Staaten mit vergleichbaren Kostenstrukturen, nicht jedoch zwischen Mitgliedstaaten und sehr unterschiedlichen Drittstaaten.

   b) Das Genehmigungsregime der zweiseitigen Ablehnung beschreibt keinen Übergang vom derzeitigen System, sondern nimmt den im Binnenmarkt zu erreichenden Endzustand bereits faktisch vorweg. Vorzuziehen wäre für die Übergangszeit das System des „country-of-origin", mit dem für den von einem Mitgliedstaat ausgehenden Verkehr eine einheitliche Tarifstruktur erhalten werden kann. Als Kompromiß wäre ein vereinfachtes, marktgerechtes Tarifzonensystem annehmbar.

   c) Die vorgeschlagenen Schutzklauseln (eingehende Prüfung bei Tarifänderungen um 20 % oder mehr und Anrufung der Kommission) sind verbesserungsbedürftig. Insbesondere die Überprüfung bereits eingeführter Tarife durch die Kommission schafft für das betroffene Unternehmen erhebliche Rechtsunsicherheit.

d) Die Einführung niedrigerer Tarife sollte Unternehmen (Verkehren) der dritten und vierten Freiheit vorbehalten bleiben, da anderenfalls die Gefahr von auf Grenzkostenbasis berechneten Flugtarifen besteht.

2. Die Verordnung zum Marktzugang und zur Kapazitätsaufteilung bewirkt eine weitgehende Öffnung des Luftverkehrsmarktes. Einige der vorgeschlagenen Regelungen erscheinen ohne zeitgleiche Harmonisierung der nationalen Vorschriften verfrüht.

   a) Bevor ein Anspruch auf Erteilung der Betriebs- und Streckengenehmigung gemeinschaftsrechtlich verankert wird, sollten die Genehmigungskriterien EG-weit angeglichen werden. Unterschiedliche Kriterien könnten sonst die Standortwahl der Unternehmen in unerwünschter Weise beeinflussen.

   b) Die Bestandsschutzklausel geht auf eine aus mittelstandspolitischen Gründen erhobene deutsche Forderung zurück. Diesem Anliegen sollte durch Absenken der maximalen Gerätegröße von 100 auf 70 Sitze Rechnung getragen werden.

   c) Die Kapazitätsbeschränkung von 50 % bei der fünften Freiheit sollte für alle Flugzeuge ungeachtet ihrer Größe gelten.

   Die generelle Gewährung solcher Rechte für den Verkehr mit Drittstaaten ist unausgewogen, denn sie macht deren Ausnutzung allein vom Verhalten des Drittstaates abhängig, wobei Diskriminierungen zwischen einzelnen Mitgliedstaaten nicht auszuschließen sind.

   d) Die Kabotage setzt mehr als alle anderen Verkehrsrechte harmonisierte Wettbewerbsbedingungen voraus; sie sollte erst in dem vollendeten Binnenmarkt zugelassen werden.

   e) Die vorgeschlagene Öffnung der Kapazitätsmargen begegnet wegen der Kumulierung verschiedener Maßnahmen Bedenken. Für die Übergangszeit sollten die Kommissionsvorschläge lediglich Problemfälle lösen helfen. Die Festlegung der in Aussicht genommenen Kapazitätenmarge von 75 % : 25 % zum 1. April 1992 erscheint verfrüht.

   f) Das Einfrieren der Kapazitätsaufteilung durch die Kommission sollte auch anwendbar sein, wenn die erheblichen finanziellen Nachteile aufgrund der Erhöhung der Kapazitätsanteile bis zu 5 % eintreten.

   g) Die generelle Ausnahme von Flugdiensten mit Flugzeugen bis 100 Sitzen aus der Kapazitätsanrechnung birgt die Gefahr zusätzlicher Verkehre nach bereits überlasteten Knotenflughäfen. Sie schafft nicht den von der Kommission gewünschten Anreiz, den Verkehr zwischen Regionalflughäfen auszubauen und die Verkehrsknoten zu entlasten. Es sollte bei 70 Sitzplätzen bleiben.

3. Die vorgeschlagene Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3976/87 wird begrüßt. Sie stellt sicher, daß die Gruppenfreistellungen weiterhin ihren Zweck erfüllen können: Sie geben den Luftfahrtunternehmen die notwendige Rechtssicherheit.

Bonn, den 7. Februar 1990

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Jobst	**Ibrügger**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Ibrügger

Die in der Anlage wiedergegebene EG-Vorlage wurde durch Drucksache 11/5497 Nr. 2.21 vom 27. Oktober 1989 nach § 93 der Geschäftsordnung dem Verkehrsausschuß federführend sowie dem Auswärtigen Ausschuß zur Mitberatung überwiesen. Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung am 7. Februar 1990 behandelt.

I. Ziele und Inhalt der Vorlage

Die EG-Kommission will durch die Vorlage die zweite Phase der Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs einleiten. Bestandteil der Vorlage sind drei Entwürfe für EG-Verordnungen mit folgendem Inhalt:

1. Vorschlag für eine Verordnung über Tarife im Fluglinienverkehr

Dieser Vorschlag sieht insbesondere vor:

— Ein Tarif gilt als genehmigt, wenn er nicht binnen 30 Tagen von beiden beteiligten EG-Mitgliedstaaten übereinstimmend abgelehnt wird.

— Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft dürfen auf Strecken innerhalb der Gemeinschaft niedrigere Flugtarife als die bestehenden einführen.

2. Vorschlag für eine Verordnung über Marktzugang und über Kapazitätsaufteilung im innergemeinschaftlichen Fluglinienverkehr

Dieser Vorschlag sieht insbesondere vor:

— Rechtsanspruch auf Erteilung von Betriebs- und Streckengenehmigungen, wenn das betreffende Unternehmen den jeweiligen technischen und wirtschaftlichen Anforderungen genügt;

— Bestandsschutz von drei Jahren für neue Flugdienste zwischen regionalen Flughäfen;

— bei Verkehrsrechten für eine Flugverbindung zwischen zwei EG-Mitgliedstaaten kann jeder Flughafen bedient werden, eine Beschränkung auf einen bestimmten Flughafen ist nicht mehr vorgesehen;

— Lockerung der Einschränkungen für Beförderungen zwischen zwei Staaten, von denen keiner der Heimatstaat des Luftverkehrsunternehmens ist.

— Zulassung der Kabotage (Beförderungen zwischen zwei Punkten in einem Mitgliedstaat durch ein fremdes Luftfahrtunternehmen);

— eine weitere Lockerung der Kapazitätsbeschränkungen für bestehende Verbindungen.

3. Vorschlag für eine EG-Änderungsverordnung über Gruppenfreistellungen von Vereinbarungen zwischen Luftverkehrsunternehmen vom Kartellverbot des Artikels 85 EWG-Vertrag

Der Entwurf gibt der EG-Kommission die Möglichkeit, über den 31. Januar 1991 hinaus Vereinbarungen zwischen den Luftverkehrsunternehmen über technische Fragen des Luftverkehrs unter bestimmten Voraussetzungen zuzulassen.

II. Verlauf der Ausschußberatungen

1. Die Vertreter der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP begrüßen im Grundsatz die Zielrichtung der Vorlage der EG-Kommission, den Luftverkehr innerhalb der Europäischen Gemeinschaft weiter zu liberalisieren und mehr Wettbewerb zuzulassen. Sie sind jedoch der Auffassung, daß die vorhandenen Kapazitätsengpässe im europäischen Luftraum, in der Flugsicherung und bei den europäischen Verkehrsflughäfen eine so weitgehende Öffnung des Marktes, wie sie jetzt von der EG-Kommission vorgeschlagen wird, noch nicht zulasse. Nach ihrer Auffassung ist eine begrenzte Übergangsphase erforderlich. Vorgeschlagen wird daher eine Entschließung, die auf ein Vorgehen in kleineren Schritten abzielt.

2. Die Vertreter der Fraktion DIE GRÜNEN haben sowohl die EG-Vorlage wie auch die vorgeschlagene Entschließung abgelehnt. Sie vermissen in beiden Vorlagen Vorstellungen darüber, wie der künftige europäische Luftverkehrsmarkt bei den bestehenden Engpässen im Luftraum, bei den Flughäfen und bei der Flugsicherung aussehen soll.

III. Mitberatende Stellungnahme, Beschlußvorschlag

1. Der Auswärtige Ausschuß hat im Wege der Mitberatung empfohlen, dem Vorschlag der EG-Kommission in der gegenwärtigen Fassung nicht zuzustimmen.

2. Der Ausschuß für Verkehr ist dem Votum des Auswärtigen Ausschusses gefolgt. Er schlägt mit Stimmenmehrheit gegen die Stimmen der Fraktion DIE GRÜNEN eine Entschließung vor, die auf eine schrittweise Liberalisierung des europäischen Luftverkehrsmarktes abzielt. Der vorgeschlagene Entschließungstext stimmt im wesentlichen mit einer Entschließung des Bundesrates zur gleichen Vorlage überein.

Bonn, den 7. Februar 1990

Ibrügger

Berichterstatter

Weiterentwicklung der Zivilluftfahrt in der Gemeinschaft
(Mitteilung der Kommission)

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über Tarife im Fluglinienverkehr Anlage I

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über den Zugang von Luftverkehrsunternehmen zu Strecken des innergemeinschaftlichen Fluglinienverkehrs und über die Aufteilung der Kapazitäten für die Personenbeförderung zwischen Luftverkehrsunternehmen im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedstaaten Anlage II

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3976/87 zur Anwendung von Artikel 85 Abs. 3 des Vertrages auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Luftverkehr Anlage III
(Von der Kommission vorgelegt)

Weiterentwicklung der Zivilluftfahrt in der Gemeinschaft

1. Einleitung

Bei der Ausarbeitung einer umfassenden EG-Luftverkehrspolitik zur Förderung der Entwicklung eines starken, gesunden und wettbewerbsfähigen Zivilluftverkehrs, der voll zum wirtschaftlichen Wachstum der Gemeinschaft und zur Verwirklichung ihrer Ziele beitragen kann, müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die weit mehr als ein Maßnahmenbündel zur Liberalisierung von Flugtarifen, Kapazitäten, Marktzugang und Wettbewerb umfassen.

Bisher haben sich Kommission und Rat überwiegend auf solche Liberalisierungsmaßnahmen konzentriert, wobei das Maßnahmenbündel für den Luftverkehr vom Dezember 1987 vielleicht der größte Erfolg ist. Selbstverständlich sind daneben aber auch Maßnahmen für andere Bereiche, beispielsweise Fluglärm, Überlastung des Flugraums und computergestützte Buchungssysteme, ausgearbeitet worden. Die Kommission möchte nunmehr die Gelegenheit nutzen und die größeren Problembereiche aufzeigen, die bei einer angemessenen Prüfung dieses zweifellos vielschichtigen und weitreichenden Gebietes nicht fehlen dürfen.

Bei der Ausarbeitung einer gemeinsamen Luftverkehrspolitik für die Gemeinschaft kommt es nicht allein auf die notwendigen Voraussetzungen zum Ausbau und zur Ausweitung des gemeinschaftlichen Flugverkehrsnetzes, das nicht durch nationale Grenzen behindert wird, sondern auch darauf an, daß

- die Benutzer aus einem großen, möglichst preisgünstigen Leistungsangebot, das befriedigenden Sicherheitsnormen genügt, auswählen können;
- die Luftverkehrsunternehmen unter gesunden finanziellen Rahmenbedingungen tätig sind, die sich durch eine Verringerung der Betriebskosten und eine Steigerung der Produktivität erzielen lassen;
- für das Personal der Luftverkehrsunternehmen bessere Arbeitsbedingungen und ein besserer Zugang zu ihrem Beruf geschaffen werden;
- die Flughäfen die Verkehrsdienste, für deren Abwicklung sie aufgrund ihrer Infrastruktureinrichtungen geeignet sind, anziehen und behalten können;
- die Luftfahrtindustrie einen größeren Markt bedienen und infolge harmonisierter technischer Normen und Anforderungen kostengünstiger arbeiten kann und
- die Bevölkerung in den Genuß umweltschutzpolitischer Verbesserungen kommt (Verringerung der Lärmbelastung in Flughafennähe durch den Einsatz leiserer Flugzeuge) und durch die Beseitigung staatlicher Beihilfen steuerlich entlastet wird. Durch die wirtschaftliche Weiterentwicklung der Regionen sollten die Maßnahmen auch zum Allgemeinwohl beitragen.

Es geht eindeutig darum, ein Gleichgewicht zwischen den Interessen der Bevölkerung und den Interessen der Nutzer und derjenigen, die an der Erbringung der Luftverkehrsleistungen beteiligt sind, herzustellen, mit anderen Worten ein gemeinschaftliches Luftverkehrssystem zu entwickeln, in dem sich wirtschaftliche, sicherheits- und umweltschutztechnische sowie soziale Belange in einem ausgewogenen Verhältnis befinden.

Zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 18. Oktober 1989 — 121 — 680 70 — E — Ve 204/89.

Im Laufe der Jahre hat die Kommission mehrfach Initiativen zur Neuordnung und Anpassung des Luftverkehrs in Europa ergriffen, damit die Gemeinschaft die Vorzüge, die sie aufgrund ihrer bedeutenden Stellung in der weltweiten Zivilluftfahrt, gemessen an der Größe ihrer Flotten, ihrem potentiellen Markt und wirtschaftlich strategischen Großflughäfen, haben sollte, auch voll ausschöpfen kann.

Mit ihrem ersten Memorandum[1]) bemühte sich die Kommission, in der Gemeinschaft und zwischen ihren Organen einen Dialog in Gang zu bringen und legte dazu Anregungen für mögliche Maßnahmen zur ausgewogenen Weiterentwicklung der Zivilluftfahrt in der gesamten Gemeinschaft vor. 1980 unterbreitete die Kommission einen Vorschlag über die Genehmigung des interregionalen Linienflugverkehrs, den der Rat 1983 annahm[2]). Auch wenn diese Richtlinie nur begrenzte Auswirkungen hatte, so war sie doch wichtig, weil neben den in bilateralen Luftverkehrsabkommen vereinbarten Verkehrsrechten erstmals gemeinschaftsweite Verkehrsrechte geschaffen wurden.

Ein zweites Memorandum über die Zivilluftfahrt legte die Kommission im März 1984 vor[3]). Damit wollte sie die Ziele ihrer Mitteilung von 1979 angesichts der Entwicklungen, die zwischenzeitlich stattgefunden hatten, weiterentwickeln und ausweiten und Einzelvorschläge innerhalb eines Gesamtrahmens für eine EG-Luftverkehrspolitik unterbreiten.

Im Dezember 1987 machte der Rat mit der Annahme eines Bündels von Rechtsvorschriften für den Luftverkehr[4]) den ersten wichtigen Schritt auf dem Wege zu einer gemeinsamen Luftverkehrspolitik für die EWG. Diese Maßnahmen beruhten auf den Vorschlägen, welche die Kommission in ihrem zweiten Memorandum über die Zivilluftfahrt unterbreitet hatte.

Der Rat stimmte nicht allen Vorschlägen der Kommission zu, entschloß sich jedoch bemerkenswerterweise dazu, in einem Teilbereich über den Vorschlag der Kommission hinauszugehen und Vorschriften über den Marktzugang aufzunehmen. Das Ergebnis war ein Maßnahmenbündel, das sich auf Flugtarife, Kapazitätsaufteilung und Marktzugang für Linienflugdienste zur Beförderung von Personen erstreckte. Außerdem wurde durch zwei Verordnungen über Wettbewerbsfragen dafür gesorgt, daß die Wettbewerbsregeln des Vertrags wirkungsvoll auf den Luftverkehr angewendet werden.

Auch wenn das Paket vom Dezember 1987 ein solides Fundament einer künftig umfassenden Luftverkehrspolitik der Gemeinschaft darstellt, kann es doch nur als erste Etappe gelten. In der Richtlinie über die Flugtarife und die Entscheidung über die Aufteilung der Kapazitäten und den Marktzugang wurde ausdrücklich festgelegt, daß der Rat anhand der Vorschläge, welche die Kommission vor dem 1. November 1989 vorlegt, bis 30. Juni 1990 über die Überarbeitung dieser Rechtsvorschriften beschließen wird. Außerdem wurde beschlossen, daß der Rat mit Blick auf die Vollendung des Binnenmarktes im Luftverkehr bis 1992 weitere Liberalisierungsmaßnahmen verabschieden wird, wenn die Maßnahmen des ersten Bündels nach drei Jahren auslaufen.

Diese Mitteilung soll die zweite Phase der Maßnahmen, welche die Kommission dem Rat vorschlägt, einleiten und darlegen, welche Überlegungen diesen Vorschlägen zugrunde liegen.

Die von der Kommission vorgelegten Vorschläge beinhalten einen entscheidenden Schritt in Richtung der Schaffung einer gemeinsamen Luftverkehrspolitik. Die Kommission wird die Leistungsfähigkeit des Sektors regelmäßig beurteilen im Hinblick auf die Festlegung weiterer eventuell notwendiger Maßnahmen zur Schaffung eines echten Gemeinschaftssystems im Luftverkehrssektor.

Die Vorschläge sind nach eingehenden Beratungen mit vielen Beteiligten, u. a. Regierungssachverständigen, Luftverkehrsunternehmen, Flughäfen, Gewerkschaften, Verbrauchern, Verladern, Reisebüros, Spediteuren und Herstellern, erarbeitet worden. Wertvolle Anregungen verschaffen der Kommission auch die Gespräche in der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC).

Die Kommission hat außerdem, wie in dem Maßnahmenpaket vom Dezember 1987 vereinbart, einen Bericht über die Auswirkungen der ersten Phase erstellt (Anhang III) und ihn bei der Ausarbeitung ihrer Vorschläge berücksichtigt. Sie dankt den Mitgliedstaaten für ihre Bereitschaft, an den Vorschlägen mitzuarbeiten.

2. Zweite Phase der Liberalisierung

2.1 Flugtarife

Offenkundig ist bei den Flugtarifen nach einem Weg zu suchen, der den Luftverkehrsunternehmen bei der Preisgestaltung zwar völlig freie Hand läßt, aber einen Schutz vor zu hohen oder zu niedrigen Preisen bietet. Dabei handelt es sich wohlgemerkt um einen Bereich, der unter Artikel 86 des Vertrags fällt. Dennoch besteht nach Ansicht der Kommission weiterer Handlungsbedarf, um diese Vorschriften durch geeignete Maßnahmen unabhängig davon zu ergänzen, ob das betreffende Luftverkehrsunternehmen eine marktbeherrschende Stellung hat. Daher beabsichtigt die Kommission, die Kriterien in Artikel 3 der Richtlinie über Tarife im Fluglinienverkehr auszubauen, um die Festsetzung von zu hohen und zu niedrigen Preisen zu verhindern und gleichzeitig für die Erhaltung ausreichender Sicherheitsstandards zu sorgen.

Die Kommission hat sich eingehend mit der Frage beschäftigt, nach welchem System Flugtarife genehmigt werden sollen. Die heutige Regelung mit der doppelten Genehmigung und Tarifzonen, in denen Tarife automatisch genehmigt werden, bietet den Vorteil, daß sie allgemein akzeptiert wird und nicht nur innerhalb der Gemeinschaft, sondern auch im größeren Rahmen der ECAC bekannt ist. Diese Tarifzonen könnten verbessert werden (die ECAC hat die

[1]) „Luftverkehr: ein Vorgehen der Gemeinschaft", Bulletin der Europäischen Gemeinschaften, Beilage 5/79
[2]) ABl. Nr. C 343 vom 31. Dezember 1981, S. 13
[3]) ABl. Nr. C 182 vom 9. Juli 1984, S. 2
[4]) ABl. Nr. L 374 vom 31. Dezember 1987, S. 1

Verbesserung ihrer bisherigen Tarifzonenregelung bereits vereinbart), was einer schrittweisen Liberalisierung der Flugtarife gleichkommen würde. Wie die Erfahrung mit der ersten Phase jedoch zeigt, haben die Luftverkehrsunternehmen die Tarifzonenregelung offenbar nicht für eine automatische Genehmigung genutzt (siehe Bericht).

Ein System der doppelten Ablehnung ist dagegen möglicherweise nicht nur liberaler, sondern deckt sich auch mit der Überzeugung, daß die Luftverkehrsunternehmen aufgrund ihrer wirtschaftlichen Einschätzung und den Verbraucherwünschen selbst entscheiden sollen, welche Tarife sie anbieten wollen. Doch bedarf es bei einem solchen System einiger Vorkehrungen, um die Festsetzung von nicht kaufmännischen Preisen zu verhindern. Vor diesem Hintergrund hat die Kommission beschlossen, ein System der doppelten Ablehnung, das allerdings auch zwei wichtige Schutzklauseln enthält, vorzuschlagen. Die erste dieser Klauseln findet sich in Artikel 3, wonach die Mitgliedstaaten Kampfpreise oder überhöhte Preise ablehnen und einen Tarif, der 20 % über oder unter dem entsprechenden Tarif der entsprechenden Flugplanperiode des Vorjahres liegt, eingehend prüfen müssen.

Die zweite Schutzklausel bestimmt, daß ein bestimmter Mitgliedstaat oder ein Luftverkehrsunternehmen, das eine bestimmte Strecke bedient, bei der Kommission eine Entscheidung darüber beantragen kann, ob ein geplanter Flugtarif sich in Übereinstimmung mit den Kriterien für Flugtarife befindet. Während der Prüfung dieser Angelegenheit, die zwei Monate nicht übersteigen darf, soll eine Stillhalteklausel gelten, d. h. der geplante Flugtarif darf entsprechend einer Anweisung der Kommission nicht angeboten werden.

Die Kommission hat sich auch mit der Frage befaßt, ob Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft als Preisführer auftreten dürfen. Die Kommission kennt das Argument, daß Luftverkehrsunternehmen, solange Beförderungen im Rahmen der fünften Freiheit lediglich ein Zusatzgeschäft sind, keine Preisführer sein dürfen, da ihre Grenzkosten nicht die Kosten einer völlig normalen Geschäftstätigkeit widerspiegeln würden. Nach Ansicht der Kommission entspräche es jedoch weder dem Geiste des Vertrags noch den Bestrebungen zur Vollendung des Binnenmarktes, würden die Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft der fünften Freiheit der Möglichkeit beraubt, ihre Preise selbst festzusetzen. Hierbei sollte man sich auch darüber im klaren sein, daß es einigen Luftverkehrsunternehmen der fünften Freiheit schwerfallen dürfte, Fluggäste im Wettbewerb mit den Luftverkehrsunternehmen der dritten und vierten Freiheit zu gewinnen, die diese Strecke bereits bedienen, der Öffentlichkeit in den beiden betreffenden Staaten bekannt sind und vielleicht ein gewisse „Markentreue" genießen. Daher schlägt die Kommission vor, daß im Rahmen der fünften Freiheit tätigen Luftverkehrsunternehmen gestattet werden soll, auch die Rolle von Preisführern zu übernehmen.

2.2 Marktzugang

In der Entscheidung vom Dezember 1987 über Kapazität und Marktzugang wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die Vorschriften das Verhältnis zwischen einem Mitgliedstaat und seinen eigenen Luftverkehrsunternehmen nicht berührt. Mit anderen Worten stand es einem Mitgliedstaat frei, seinen Luftverkehrsunternehmen Rechte zur Aufnahme eines Verkehrsdienstes auch dann zu verweigern, wenn dieser den Anforderungen der Entscheidung entspricht und der betreffende Mitgliedstaat diese Rechte den Luftverkehrsunternehmen anderer Mitgliedstaaten einräumen muß. Dies liefe in der Praxis auf eine umgekehrte Diskriminierung hinaus. Die Mitgliedstaaten blieben im Rahmen des EWG-Vertrages verantwortlich für Entscheidungen im Hinblick auf Lizenzen. Nunmehr dürfte es angesichts der Ziele der gemeinsamen Luftverkehrspolitik angezeigt sein, diese Sachlage zu ändern und Luftverkehrsunternehmen, die den erforderlichen technischen und wirtschaftlichen Anforderungen genügen, das Recht zu geben, die unter die Marktzugangsbestimmungen fallenden Verkehrsdienste zu erbringen.

2.3 Verkehrsrechte der dritten und vierten Freiheit

Seit dem Anlaufen der ersten Phase der Liberalisierung des Luftverkehrs in der Gemeinschaft hat sich die Zahl der neuen Strecken beträchtlich erhöht. 1988 konnten 65 neue Strecken festgestellt und 1989 weitere 62 neue Flugdienste eingerichtet werden. Allerdings wurde 1989 der Flugdienst auf 13 neu eingerichteten Strecken wieder eingestellt. Die Kommission schlägt nunmehr vor, Verkehrsrechte zwischen jedem Flughafen eines Mitgliedstaats, der dem innergemeinschaftlichen Flugverkehr offensteht, nach jedem Flughafen eines anderen Mitgliedstaates, der dem innergemeinschaftlichen Flugverkehr offensteht, zu schaffen. Ebenfalls schlägt sie vor, daß ein Luftverkehrsunternehmen diese Verkehrsrechte miteinander verbinden kann, wenn ihm dies wirtschaftlich gerechtfertigt erscheint. Konkret würden damit die Verkehrsrechte der sogenannten sechsten Freiheit geschaffen, so daß ein Luftverkehrsunternehmen seinen eigenen Flughafen anfliegen und den Flug mit demselben oder einem anderen Flugzeug bzw. mit derselben oder einer anderen Flugnummer fortsetzen könnte.

2.4 Mehrfachbenennung

Die Zahl der Strecken mit Mehrfachbenennung hat sich seit der Einführung des Maßnahmenbündels vom Dezember 1987 erhöht. Gab es 1987 22 dieser Strecken, so waren es 1988 bereits 27 und 1989 gar 33. Die Kommission hat beschlossen, die Schwellenwerte für die Mehrfachbenennung zu senken und dabei für den Zeitraum, in dem die Verkehrsdienste eingeführt werden, auf bestimmte Schutzmaßnahmen zu achten, wobei sie dafür sorgen will, daß sich auch andere Luftverkehrsunternehmen auf diesem Markt betätigen können, sobald eine Strecke voll eingeführt worden

ist. Wenn das im Dezember 1987 beschlossene Maßnahmenbündel für die Luftfahrt im nächsten Jahr ausläuft, haben die dann geltenden Schwellenwerte zur Folge, daß eine Mehrfachbenennung bei drei Hin- und Rückflügen täglich möglich ist. Die Vorschläge der Kommission zielen darauf ab, die Schwellenwerte zu senken, so daß bei zwei Hin- und Rückflügen täglich eine Mehrfachbenennung in Frage kommt. Die Fluggastzahlen sind entsprechend geändert worden.

2.5 Fünfte Freiheit

Während der ersten Phase haben die Beförderungen im Rahmen der fünften Freiheit nicht wesentlich zugenommen, obwohl diese für einige Luftverkehrsunternehmen, insbesondere jene in Randlagen der Gemeinschaft, von beträchtlichem Interesse waren.

Die Kommission hat beschlossen, den Bereich der fünften Freiheit 1991 oder 1992 auszuweiten.

Nach dem Dafürhalten der Kommission sollte die fünfte Freiheit für Flughäfen aller Klassen gelten und der Kapazitätsanteil für Beförderungen im Rahmen der fünften Freiheit wird auf 50 % angehoben werden. Damit behält die fünfte Freiheit zumindest bis zur Vollendung des Binnenmarktes ihren Charakter einer zusätzlichen Einnahmequelle.

Weiter sollen Rechte der fünften Freiheit nach dem Vorschlag der Kommission jedem Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft zwischen jedem Flughafen in den anderen Mitgliedstaaten als dem, in dem es zugelassen ist, und Flughäfen in einem Drittland gewährt werden, sofern das betreffende Drittland diesen Verkehrsdienst genehmigt hat.

2.6 Kabotage

Auf seiner Tagung vom 26. und 27. Juni 1989 in Madrid forderte der Europäische Rat den Rat auf, seine Anstrengungen im Verkehr, insbesondere in der Kabotagefrage, zu verstärken. Für den Luftverkehr schlägt die Kommission die schrittweise Einführung der Kabotage für Gemeinschafts-Linienflugunternehmen im innergemeinschaftlichen Verkehr vor, wofür die vom Rat genehmigten Regelungen für die fünfte Freiheit, die in dem Maßnahmenpaket vom Dezember 1987 enthalten sind, als Vorbild dienen sollen. Damit soll sichergestellt werden, daß die Kabotage nur zusätzlich angeboten wird und Störungen des Verkehrs ausgeschlossen sind.

2.7 Ausnahmeregelungen

Die Regelungen für den Luftverkehr werden durch eine bestimmte Zahl von Ausnahmen begrenzt. Diese Ausnahmen wurden eingeführt, um Marktstörungen in bestimmten Mitgliedstaaten zu verhindern und einige Kapazitätsprobleme zu lösen. Die Kommission hat die Entwicklung im Verkehr von und nach diesen Flughäfen aufmerksam verfolgt und festgestellt, daß dort neue Verkehrsdienste eingerichtet worden sind (siehe Bericht). Demnach scheint es zu Benachteiligungen gekommen zu sein, da offenbar bestimmte Verkehrsdienste genehmigt, andere jedoch abgelehnt worden sind; diese Lage ist unbefriedigend, weshalb die Kommission vorschlägt, die Ausnahmeregelungen aufzuheben, sofern keine zwingenden Gründe ihre Beibehaltung rechtfertigen. Den Mitgliedstaaten bleibt die Möglichkeit erhalten, eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen, soweit bestimmte Kriterien erfüllt sind, die Gegenstand einer Überprüfung und Kontrolle durch die Kommission sind.

Aber auch die Kapazitätsprobleme sind zu berücksichtigen. Die Kommission will daher den geltenden Artikel 9 (neuer Artikel 11) ausweiten, damit Probleme im Sicherheitsbereich vermieden werden. Nach den geplanten Änderungen sollen Verkehrsrechte nicht verweigert werden, wenn sie im Gemeinschaftsrecht bestehen. Allerdings können Verkehrsrechte nur ausgeübt werden, wenn eine befriedigende Infrastruktur vorhanden ist. Ob Kapazität vorhanden ist, wird die Kommission nach gemeinschaftsweit festgelegten Kriterien beurteilen. Diese Entscheidung wird durch einen Verhaltenkodex für die Verteilung von Zeitnischen auf Flughäfen ergänzt, den die Kommission vorzulegen beabsichtigt.

2.8 Kapazität

Mit den Maßnahmen vom Dezember 1987 wurde versucht, die Befugnisse der Staaten dahin gehend zu ändern, daß sie nicht auf einer starren Kapazitätsaufteilung im Flugverkehr zwischen ihnen und anderen Mitgliedstaaten im Verhältnis 50:50 beharren können, und deshalb festgelegt, daß die Staaten lediglich eingreifen können, wenn der Anteil ihrer Fluglinie(n) an der Gesamtkapazität auf einer bilateralen Verbindung bis zum 1. Oktober 1989 unter 45 % und danach unter 40 % zurückgeht. Eine Analyse der bilateralen Kapazitätsanteile seit Durchführung der ersten Phase ergibt, daß dramatische Veränderungen infolge der schrittweisen Lockerung der Regelung zur Kapazitätsaufteilung ausgeblieben sind (siehe Bericht). Die Kommission hat nunmehr eine möglichst geeignete Möglichkeit gesucht, wie sich die Verpflichtung der Gemeinschaft, die Liberalisierung in diesem Bereich voranzutreiben, verwirklichen läßt und gleichzeitig der Notwendigkeit, den Binnenmarkt im Luftverkehr zu vollenden, Rechnung getragen werden kann.

Das Spektrum der untersuchten Möglichkeiten ist groß: Das eine Extrem wäre, bis 1992 keine weiteren Maßnahmen zu treffen, 1992 jedoch sämtliche bilateralen Kapazitätskontrollen zu beseitigen und dafür gemeinsame Regeln einzuführen, um Störungen und Kapazitätsdumping zu vermeiden; das andere Extrem wäre, diesen Endzustand, bei dem sämtliche bilateralen Kapazitätskontrollen beseitigt worden sind, sofort herbeizuführen. Dazwischen lagen verschiedene arithmetische Formeln zur schrittweisen Verringerung der Kapazitätsbeschränkungen, wobei eine weitere Möglichkeit darin läge, ein Verhältnis der Kapazitätsanteile von 60:40 zu erhalten, aber allen Ländern, die bereits die Obergrenze erreicht hätten, eine Ausweitung ihres Kapazitätsanteils um bestimmte Prozentpunkte zu gestatten.

Die Kommission hat beschlossen, eine weitere schrittweise Verringerung der Kapazitätskontrollen vorzuschlagen, wofür das Verhältnis der Kapazitätsanteile in zwei Stufen verändert und zum 1. April 1992 75 : 25 betragen soll.

Die Kommission beabsichtigt, einem Mitgliedstaat, dessen Luftverkehrsunternehmen die Obergrenze erreicht hat (haben), mehr Flexibilität zu gewähren.

Außerdem beabsichtigt die Kommission, die zur Verhinderung unerwünschter Auswirkungen auf die Luftverkehrsunternehmen einzelner Mitgliedstaaten (Artikel 13) und einzelner Flughäfen (Artikel 11) getroffenen Schutzmaßnahmen zu stärken.

Um den Ausbau der Flugdienste zwischen Regionalflughäfen zu fördern und Großflughäfen zu entlasten, sollen nach dem Vorschlag der Kommission sämtliche interregionalen Flugdienste von der Kapazitätskontrolle ausgenommen sein. Die Ausnahmeregelung für Verkehrsdienste, die mit kleinen Flugzeugen erbracht werden, soll weiterbestehen, die zulässige Größe des Flugzeugs jedoch auf 100 Sitzplätze heraufgesetzt werden.

Auf der Ratstagung vom Juni 1989 wurde die vorgeschlagene Änderung der Richtlinie über den interregionalen Flugverkehr erörtert und genehmigt. In den Beratungen über den Kommissionsvorschlag wurde angeregt, befristete Schutzmaßnahmen zugunsten neuer interregionaler Flugverkehrsdienste mit kleinen Flugzeugen zu treffen. Die Kommission vertritt die Auffassung, daß dieser Gedanke die Aufmerksamkeit des Rates verdient, und hat daher einen entsprechenden Vorschlag unterbreitet. In der Praxis sollen die neuen interregionalen Flugverkehrsdienste für einen Zeitraum von drei Jahren dadurch geschützt werden, daß im Wettbewerb mit den interregionalen Flugdiensten auf derselben Strecke keine großen Flugzeuge eingesetzt werden dürfen.

2.9 Frachtverkehr

Vorschläge für reine Frachtverkehrsdienste wird die Kommission wegen der Besonderheiten dieses Bereichs im Herbst dieses Jahres vorlegen.

2.10 Bedarfsflugverkehr

Die Kommission hat beschlossen, derzeit keine besonderen Vorschläge für den Bedarfsflugverkehr vorzulegen, da dieser Bereich bewiesen hat, daß er auf die Marktnachfrage flexibel zu reagieren vermag. Die Kommission wird die Verhältnisse jedoch weiter aufmerksam verfolgen.

3. Wettbewerb

3.1

Als Teil des ersten Paketes der Liberalisierungsmaßnahmen im Luftverkehrssektor wurde der Kommission mit Verordnung (EWG) Nr. 3976/87 des Rates die Befugnis übertragen, eine Reihe von Freistellungen von den Wettbewerbsregeln für eine begrenzte Zeit zu gewähren, damit die Luftverkehrsunternehmen durch stufenweise durchzuführende Änderungen an bilateralen und multilateralen Vereinbarungen sich einem wettbewerbsintensiveren Umfeld allmählich anpassen können.

Die Kommission hat auf dieser Grundlage drei Verordnungen erlassen[5]):

- Verordnung Nr. 2671/88 betreffend die gemeinsame Planung und Koordinierung der Kapazität, die Aufteilung der Einnahmen, die Tarifkonsultationen im Fluglinienverkehr und die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen,
- Verordnung Nr. 2672/88 über computergesteuerte Buchungssysteme für den Luftverkehr und
- Verordnung Nr. 2673/88 vom 26. Juli 1988 bezüglich Versorgungsleistungen auf Flughäfen.

3.2

Die mit diesen drei Gruppenfreistellungsverordnungen gewonnenen Erfahrungen haben grundsätzlich gezeigt, daß sie das Bedürfnis der Luftverkehrsunternehmen und anderer Marktteilnehmer nach Rechtssicherheit erfüllen und einen Anreiz zur Aufgabe bestehender, restriktiverer Vereinbarungen darstellen.

3.3

Im Hinblick auf die anstehenden weiteren Liberalisierungen ist die Kommission der Auffassung, daß die gleichen Ziele nach dem 31. Januar 1991 weiterverfolgt werden können. Dies würde eine Verlängerung der Gruppenfreistellungsverordnungen erfordern, deren Bedingungen (wie unten ausgeführt) angesichts der Erfolge, die bei der Schaffung eines wettbewerbsintensiveren Umfeldes seit 1. Januar 1988 erzielt worden sind, zum Teil verschärft werden sollten. Die den Luftverkehrsunternehmen zu gebenden Möglichkeiten zur Zusammenarbeit werden davon abhängen, in welchem Maße die neuen Rahmenbestimmungen Spielraum für zusätzlichen Wettbewerb schaffen.

3.4

Die Kommission hält Änderungen in folgenden Bereichen für angezeigt:

- Die Freistellung für Vereinbarungen über die gemeinsame Planung und Koordinierung der Kapazität könnte die Koordinierung der Flugpläne mit einbeziehen;
- die Freistellung für die Aufteilung der Einnahmen wird offensichtlich nicht für eine große Anzahl von Vereinbarungen in Anspruch genommen; sie ist deshalb weder erforderlich noch gerechtfertigt und sollte gestrichen werden;

---

[5]) ABl. Nr. L 239 vom 30. August 1988

— die Freistellung für Tarifkonsultationen sollte auf die normalen Kundentarife begrenzt und mit der Festsetzung der Bedingungen für Interlining-Vereinbarungen in einen engeren Zusammenhang gebracht werden; die Berichtsverpflichtungen sollten eindeutiger gefaßt und einfacher zu erfüllen sein;

— bei der Freistellung für die Zuteilung von Zeitnischen und die Flughafenplanung sollte eine größere Verfahrenstransparenz hergestellt und versucht werden, die Schwierigkeiten von Neuzugängern auf überfüllten Flughäfen zu verringern;

— die Freistellung für Vereinbarungen über computergesteuerte Buchungssysteme für Luftverkehrsdienste sollte mit der Ratsverordnung . . . in Einklang gebracht werden.

Die Freistellung für Versorgungsleistungen könnte ohne erhebliche Änderungen verlängert werden.

Weitere Änderungen wären angezeigt, um Unklarheiten in den bestehenden Verordnungen auszuräumen, wenn das neue Rahmenwerk vom Rat erlassen wird.

Die Gruppenfreistellungen wären auf dieser Grundlage zunächst bis 31. Dezember 1992 zu befristen. Die Kommission hätte dann zu untersuchen, welche Gruppenfreistellungen endgültig beizubehalten wären.

3.5

Die Kommission schlägt dem Rat vor, eine Verordnung zu erlassen, mit der die Verordnung (EWG) Nr. 3976/87 wie folgt geändert wird:

(i) Die Verordnung erhält unbefristete Geltungsdauer;

(ii) in einem neuen Artikel 3 wird eine Standardformulierung über die Dauer und die Überprüfung der Durchführungsverordnung der Kommission eingeführt und

(iii) die in Artikel 2 Abs. 2 der Verordnung aufgeführten Bedingungen, die einer dauerhaften Verordnung unangemessen sind, werden gestrichen.

4. Maßnahmen in sonstigen Bereichen

Nach Ansicht der Kommission sollte gemeinschaftsweit ein Mindestmaß an Sicherheits- und Sozialmaßnahmen gelten, damit Luftverkehrsunternehmen hier keine unannehmbar unterschiedlichen Standards ausnutzen und sich so gegenüber ihren Wettbewerbern Marktvorteile verschaffen können. Daher beabsichtigt die Kommission, möglichst bald Vorschläge zu unterbreiten, um geeignete internationale Normen und Standards, soweit es solche gibt, zwingend vorzuschreiben. Ein solches Vorgehen würde nicht nur sicherheitstechnische und soziale, sondern auch wirtschaftliche Fragen berühren, da es zu einer Senkung jener Kosten käme, die durch unvereinbare innerstaatliche Vorschriften entstehen.

Die Befähigungsnachweise der *im Luftverkehr Tätigen* ist ein solcher Bereich. Als ersten Schritt plant die Kommission Vorschläge für die Festlegung eines Verfahrens, wonach ein Mitgliedstaat einen in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Befähigungsnachweis anerkennen muß. Besonders wichtig dürfte dies bei den Befähigungsnachweisen von Piloten und Fluglotsen sein, bei denen die Personalknappheit ein lokales oder regionales Problem ist. Weitere Maßnahmen der Gemeinschaft werden die Vereinheitlichung der Anforderungen an die Befähigungsnachweise und Ausbildungsprogramme zum Gegenstand haben.

Ein weiterer wichtiger Bereich, der in diese Gruppe von Maßnahmen fällt, betrifft die *Flugtauglichkeitsanforderungen.* Die Kommission beabsichtigt, Rechtsvorschriften vorzuschlagen, die das von internationalen Fachgremien bereits Geleistete in Gemeinschaftsvorschriften umsetzen und damit deren allgemeine, einheitliche Auslegung gewährleisten sollen. Dies wird den freien Austausch von Luftfahrzeugen, Ersatz- und Bauteilen sowie Wartungsarbeiten und die Ausbildung erleichtern.

In anderen Bereichen, in denen internationale Regelungen fehlen, will die Kommission entsprechende Vorschriften ausarbeiten und dem Rat vorschlagen.

Ein Bereich, in dem die innerstaatlichen Vorschriften der Mitgliedstaaten große Unterschiede aufweisen, ist die Flugzeitbegrenzung, d. h. die Dienst- und Ruhezeiten des fliegenden Personals. Da die nationalen Vorschriften viele Elemente und Faktoren erfassen, die wiederum in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich festgelegt sind, erweist sich der Vergleich dieser Vorschriften als außerordentlich schwierig.

Angesichts der offenkundigen Auswirkungen, die diese ungleichen nationalen Vorschriften auf die Sicherheitsstandards und die Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrsunternehmen haben, ist die Kommission zu der Auffassung gelangt, daß jetzt rasches Handeln geboten ist.

Die Kommission hat bereits einen obligatorischen Verhaltenskodex für *computergestützte Buchungssysteme* im Linienpassagierflugverkehr vorgeschlagen, den der Rat genehmigt hat. Diese Systeme sollen den Fluggästen zugute kommen und den Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft in diesem außerordentlich wichtigen Bereich faire und gleiche Chancen garantieren. Außerdem hat der Rat die Kommission aufgefordert, die Verhältnisse bei den computergestützten Buchungssystemen im Bedarfsflug- und Luftfrachtverkehr eingehend zu untersuchen und spätestens am 31. Dezember 1990 etwaige Vorschläge darüber vorzulegen, wie für diese Systeme eine entsprechende Regelung getroffen werden kann.

Derzeit arbeitet die Kommission Vorschläge zu gemeinsamen Mindestnormen für *Entschädigungszahlungen bei Überbuchungen* aus, die ebenfalls den Verbrauchern zugute kommen sollen. Daß es hier eines gemeinschaftlichen Vorgehens bedarf, ergibt sich daraus, daß die Luftverkehrsunternehmen bei Überbuchungen äußerst unterschiedlich verfahren und

nicht erkennbar ist, welche Rechte Passagiere haben, die nicht an Bord gehen können. Darüber hinaus hat die zunehmende Verwendung von Flugscheinen, die nicht voll flexibel sind, zu weiteren Problemen geführt, die durch die Einführung eindeutiger gemeinsamer Kriterien für die Zulassung von Fluggästen und die Entschädigungshöhe zu überwinden sein dürften.

Ein Bereich, der mit wachsender Sorge betrachtet wird und dringender Maßnahmen der Gemeinschaft bedarf, ist die *Überlastung des Luftraumes,* durch die es zu Unannehmlichkeiten für die Fluggäste, unnötigen Mehrkosten für die Luftverkehrsunternehmen, überfüllten Flughäfen, einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und der Einsatzfreude der Fluglotsen kommt und die Flugsicherheit gefährdet werden kann. Die Kommission hat für diesen Bereich ein erstes Maßnahmenbündel vorgeschlagen[6]). Diese Vorschläge befinden sich nach wie vor im Rat. Auf seiner Tagung vom 5. Juni 1989 verabschiedete er dazu lediglich eine Entschließung. Daher fordert die Kommission den Rat nachdrücklich auf, ihre Vorschläge rasch zu genehmigen. Das allein reicht jedoch nicht aus. Die Kapazitätsprobleme vor allem der Flughäfen werden nicht über Nacht verschwinden, und es ist notwendig, die Rolle zu untersuchen, die Lande- und Flughafengebühren spielen können, um Überlastungsprobleme zu vermindern. Dabei ist dafür zu sorgen, daß sowohl die Luftverkehrsunternehmen als auch die Verbraucher fair behandelt werden. Die Kommission beabsichtigt daher, möglichst bald einen Vorschlag für einen *Verhaltenskodex für die Zuteilung von Zeitnischen* zu prüfen, der die Benachteiligung von Luftverkehrsunternehmen und/oder die Verschwendung knapper Ressourcen vermeiden helfen soll.

Die Kommission führt derzeit außerdem eine Studie über Flughäfen, Kapazitäten und die Planung von Flughafeninfrastrukturen durch und berücksichtigt dabei insbesondere die Vollendung des Binnenmarktes. Ergebnisse dieser Studie dürften im Laufe dieses Jahres vorliegen. Die Kommission beabsichtigt, das Problem der Flugraumüberlastung regelmäßig zu prüfen und entsprechend der vorstehenden Entschließung die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Suche der verschiedenen Organisationen nach Lösungen zu koordinieren.

Ferner beabsichtigt die Kommission, in sehr naher Zukunft im Hinblick auf doppelte *staatliche Beihilfen* an bestimmte Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft nach Artikel 93.1 des EWG-Vertrags tätig zu werden. Das ist die Folge der Prüfung staatlicher Beihilfen, die sie nach den Vorschriften des EWG-Vertrags und den Leitlinien ihres Memorandums Nr. 2 vorgenommen hat. Nach Ansicht der Kommission ist dieses Vorgehen geboten, da ein zunehmender Wettbewerb zwischen den Luftverkehrsunternehmen bei nichtordnungsgemäßer Anwendung der Vorschriften über staatliche Beihilfen auf den Luftverkehr nur dazu führen könnte, daß dieser Wettbewerb aus öffentlichen Mitteln finanziert und somit der Liberalisierungsprozeß untergraben wird.

[6]) KOM(88) 577 endg.

5. Politik gegenüber Drittländern

Die Schaffung einer gemeinsamen Luftverkehrspolitik für die Gemeinschaft hat natürlich erhebliche Auswirkungen auf das Verhältnis zwischen den Mitgliedstaaten und Drittländern. In ihrer Erklärung „Europa — Partner der Welt" vom Oktober 1980[7]) hob sie folgendes hervor:

— Die Beziehungen zwischen der Gemeinschaft und Drittländern müssen auf dem Grundsatz der Gegenseitigkeit beruhen (wobei unter Gegenseitigkeit zu verstehen ist, daß gleichwertige oder zumindest nichtdiskriminierende Chancen garantiert werden);

— die bilateralen Verkehrsabkommen zwischen einzelnen Mitgliedstaaten und Drittländern könnten im Rahmen des Binnenmarktes, auf dem die Dienstleistungsfreiheit garantiert ist, Schlupflöcher bieten.

Welche Folgen dies zusammen für den Luftverkehr haben kann, wird noch eingehend zu untersuchen sein. Die Schaffung einer gemeinsamen Luftverkehrspolitik und die Vollendung des Binnenmarktes werden zwangsläufig eine Situation herbeiführen, in der die Gemeinschaft, als ein Ganzes, mit anderen Worten als Kabotagegebiet, anzusehen ist. Auch gilt vielfach, daß kollektiv ausgehandelte Zugeständnisse der Gemeinschaft größere Vorteile bringen könnten als die Summe der von jedem Mitgliedstaat einzeln erlangten Vorteile. Die Kommission hat den Eindruck, daß die Zugeständnisse der Drittländer im Hinblick auf die fünfte Freiheit zwischen den Mitgliedstaaten (Gemeinschaftskabotage) nicht durch ähnliche Vergünstigungen für Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft im Ausland aufgewogen werden.

Die Fälle, in denen die Gemeinschaft aus rechtlichen und wirtschaftlichen Erwägungen gegenüber Drittländern als Einheit auftreten sollte, werden von der Kommission, die den Rat um ein Verhandlungsmandat für entsprechende Einzelfälle bitten wird, eingehend zu prüfen sein. Die Kommission beabsichtigt, hier tätig zu werden, damit diese Fragen frühzeitig untersucht werden können. Zunächst wird sie den Rat auffordern, sich mit dem Bereich der Verhandlungen mit EFTA-Ländern zu befassen und einer Verbesserung des jetzigen Konsultationsverfahrens zu Verhandlungen mit Drittländern zuzustimmen, damit die Kommission vorab über Konsultationen, die zum Abschluß bilateraler Abkommen mit Drittländern führen, unterrichtet wird.

Als Folge des Ahmeed Saaed-Urteils ist es angemessen, inländische und Drittlandstarife in die Verordnung über Tarife einzubeziehen. Ein separater Vorschlag für die Wettbewerbsaspekte wird vorbereitet.

Ein weiterer Bereich, für den die Kommission gezielte Maßnahmen gegenüber Drittländern vorschlägt, betrifft die Vorschriften für den Marktzugang, wonach ein Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft ei-

[7]) . . .

nen Verkehrsdienst der fünften Freiheit zwischen einem anderen Mitgliedstaat als dem Staat, in dem es zugelassen ist, und einem Drittland unterhalten darf, sofern das betreffende Drittland den Verkehrsdienst genehmigt hat (siehe Punkt 2.5).

6. EG-Kapitalbeteiligungen an Luftverkehrsunternehmen

Die Kommission hat Maßnahmen der Gemeinschaft eingeleitet, um klarzustellen, wie sich die Mitgliedstaaten bei den Beschränkungen ausländischer Kapitalbeteiligungen an Luftverkehrsunternehmen und ausländischer Aufsicht über diese Unternehmen auf Gemeinschaftsebene zu verhalten haben. Damit soll sichergestellt werden, daß die einschlägigen Vertragsregeln über Freizügigkeit, freien Kapitalverkehr und Niederlassungsfreiheit uneingeschränkt eingehalten werden.

7. Schlußfolgerungen

In dieser Mitteilung hat die Kommission darzustellen versucht, welche Erwägungen ihren Vorschlägen, die sie für angemessen und ausgewogen hält, zugrunde liegen. Außerdem wollte sie den größeren Zusammenhang beschreiben, in den eine gemeinschaftliche Luftverkehrspolitik und die ergänzenden Maßnahmen, die sie dem Rat vorzulegen beabsichtigt bzw. die sie derzeit prüft, zu stellen sind.

Daher schlägt die Kommission dem Rat vor, die Verordnungen im Sinne von Anhang I, II und III zu erlassen.

Anlage I

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über Tarife im Fluglinienverkehr

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Abs. 2,

auf Vorschlag der Kommission [1]),

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments [2]),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses [3]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarktes bis zum 31. Dezember 1992 gemäß Artikel 8a des Vertrages müssen Maßnahmen getroffen werden. Der Binnenmarkt wird einen Raum ohne Binnengrenzen umfassen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist.

Die Richtlinie 87/601/EWG des Rates vom 14. Dezember 1987 [4]) war ein erster Schritt zur Liberalisierung der Flugtarife, die zur Verwirklichung des Binnenmarkts im Luftverkehr notwendig ist. Der Rat war einverstanden, zum Ablauf eines ersten Dreijahreszeitraums weitere Maßnahmen zur Liberalisierung der Flugtarife zu treffen.

Ein System der doppelten Ablehnung von Flugtarifen ist ein wichtiger Schritt auf dem Wege zu einer weiteren Liberalisierung.

Für die Beurteilung der vorgeschlagenen Flugtarife durch die Behörden der Mitgliedstaaten sollten eindeutige Kriterien festgelegt werden.

Einige dieser Kriterien sollten nicht nur für die Tarife auf innergemeinschaftlichen Strecken, sondern auch für die Tarife auf Strecken nach und von der Gemeinschaft gelten.

Es sollte ein Verfahren vorgesehen werden, wonach die Mitgliedstaaten die Kommission ersuchen können, die Vereinbarkeit eines vorgeschlagenen Flugtarifes mit den festgelegten Kriterien zu prüfen.

Die Kommission muß im Falle zu hoher oder zu niedriger Flugtarife deren Anwendung aussetzen können.

Die Mitgliedstaaten sollen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Vertrages Flugtarife, die gegen die Wettbewerbsregeln verstoßen, nicht genehmigen.

[1]) ...
[2]) ...
[3]) ...
[4]) ABl. Nr. L 374 vom 31. Dezember 1987, S. 12

Diese Verordnung tritt an die Stelle der Richtlinie 87/601/EWG. Daher ist diese Richtlinie aufzuheben —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

Artikel 1

Diese Verordnung gilt für Kriterien und Verfahren zur Festsetzung von Fluglinientarifen auf Strecken innerhalb der Gemeinschaft und zwischen der Gemeinschaft und Drittländern.

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung sind

a) Fluglinientarife die Entgelte, die in der jeweiligen Landeswährung für die Beförderung von Personen und Gepäck im Fluglinienverkehr zu zahlen sind, sowie die Bedingungen, unter denen diese Entgelte gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsgewerbetreibenden geboten werden;

b) Fluglinienverkehr eine Folge von Flügen mit folgenden Merkmalen:

(i) Sie werden mit Luftfahrzeugen zur gewerblichen Beförderung von Personen oder Personen und Fracht und/oder Post durchgeführt, wobei für jeden Flug der Öffentlichkeit Sitzplätze zum Kauf (entweder bei dem Luftverkehrsunternehmen selbst oder bei dessen zugelassenen Vertretern) angeboten werden;

(ii) sie dienen der Beförderung zwischen zwei oder mehr festen Punkten

1. entweder nach einem veröffentlichten Flugplan oder
2. in Form von so regelmäßigen oder häufigen Flügen, daß es sich erkennbar um eine systematische Folge von Flügen handelt;

c) Flug ein Abflug von einem bestimmten Flughafen nach einem bestimmten Zielflughafen;

d) Luftverkehrsunternehmen ein Unternehmen mit einer gültigen Betriebserlaubnis für das Betreiben von Fluglinienverkehr;

e) Gemeinschaftsluftverkehrsunternehmen

(i) ein Luftverkehrsunternehmen, dessen Hauptverwaltung und Hauptgeschäftssitz sich in der Gemeinschaft befinden, das sich mehrheitlich im Eigentum von Staatsangehörigen der Mit-

gliedstaaten und/oder im Eigentum von Mitgliedstaaten befindet und das von diesen Staatsangehörigen oder Staaten tatsächlich kontrolliert wird, oder

(ii) ein Luftverkehrsunternehmen, das bei Erlaß dieser Verordnung zwar nicht der Begriffsbestimmung der Ziffer (i) entspricht, aber

1. dessen Hauptverwaltung und Hauptgeschäftssitz sich in der Gemeinschaft befinden und das in den zwölf Monaten vor dem Erlaß dieser Verordnung einen Fluglinienverkehr oder einen anderen Luftverkehr in der Gemeinschaft betrieben hat oder

2. das in den zwölf Monaten vor dem Erlaß dieser Verordnung einen Fluglinienverkehr auf Grund eines Verkehrsrechts der dritten oder vierten Freiheit zwischen Mitgliedstaaten betrieben hat.

Die Luftverkehrsunternehmen, die den vorgenannten Merkmalen entsprechen, sind im Anhang aufgeführt;

f) Verkehrsrecht der dritten Freiheit die Befugnis eines Luftverkehrsunternehmens, in dem Staat, in dem es registriert ist, Personen, Fracht und Post aufzunehmen und in einem anderen Staat abzusetzen;

Verkehrsrecht der vierten Freiheit die Befugnis eines Luftverkehrsunternehmens, Personen, Fracht und Post in einem anderen Staat aufzunehmen, um sie in dem Staat abzusetzen, in dem es registriert ist;

g) beteiligte Staaten die Staaten, zwischen denen Fluglinienverkehr durchgeführt wird.

Kriterien

Artikel 3

1. Die Mitgliedstaaten genehmigen die Fluglinientarife der Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft, wenn sie in einem angemessenen Verhältnis zu den langfristig voll zugewiesenen einschlägigen Kosten des antragstellenden Luftverkehrsunternehmens stehen, wobei die Notwendigkeit einer angemessenen Kapitalverzinsung und eines angemessenen Kostenspielraums für die Gewährleistung eines zufriedenstellenden Standards der Technik und Sicherheit zu berücksichtigen ist.

2. Sie berücksichtigen bei der Genehmigung der Flugtarife nach Absatz 1 die Bedürfnisse der Verbraucher und die Wettbewerbslage.

3. Die Tatsache, daß ein vorgeschlagener Flugtarif unter dem Tarif liegt, der von einem anderen, diese Strecke bedienenden Unternehmen angeboten wird, ist kein hinreichender Grund, die Genehmigung zu verweigern.

4. Insbesondere prüfen die Mitgliedstaaten eingehend einen vorgeschlagenen Flugtarif, der 20% über oder unter dem Flugtarif liegt, der in der entsprechenden vorhergehenden Flugplanperiode gültig war. Ein Mitgliedstaat kann in diesem Zusammenhang für einen Flugtarif innerhalb der Gemeinschaft das Verfahren nach Artikel 5 einleiten.

5. Unbeschadet von Artikel 5 Abs. 1 gestatten die Mitgliedstaaten einem Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft, das einen direkten oder indirekten Fluglinienverkehr in der Gemeinschaft betreibt, nach ordnungsgemäßer Benachrichtigung der beteiligten Staaten seinen Tarif dem für die Strecke zwischen denselben Städtepaaren bereits genehmigten Tarif anzugleichen. Dies gilt nicht für den indirekten Fluglinienverkehr, bei dem die Strecke des kürzesten direkten Fluglinienverkehrs um mehr als 20% überschritten wird.

6. Nur Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft dürfen auf Strecken innerhalb der Gemeinschaft niedrigere Flugtarife als die bestehenden einführen.

Verfahren

Artikel 4

1. Die Fluglinientarife unterliegen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden des bzw. der beteiligten Staaten. Zu diesem Zweck haben die Luftverkehrsunternehmen ihre Tarifvorschläge in der von diesen Behörden vorgeschriebenen Form vorzulegen.

2. Die Luftfahrtbehörden dürfen nicht verlangen, daß die Luftverkehrsunternehmen ihre Tarife für innergemeinschaftliche Strecken mehr als sechzig Tage vor Inkrafttreten zur Genehmigung vorlegen.

3. Ein Fluglinientarif für eine innergemeinschaftliche Strecke gilt als genehmigt, sofern die beiden Behörden nicht binnen 30 Tagen nach Vorlage gegenüber dem beantragenden Luftverkehrsunternehmen ihre Ablehnung und die Gründe hierfür erklärt haben. Die Behörden der Mitgliedsländer informieren einander darüber.

4. Nach seiner Genehmigung bleibt ein Fluglinientarif für eine Strecke innerhalb der Gemeinschaft so lange in Kraft, bis seine Geltungsdauer abgelaufen ist oder bis er ersetzt wird. Ein Fluglinientarif kann jedoch nach Ablauf seiner ursprünglichen Geltungsdauer bis zu zwölf Monaten verlängert werden.

Artikel 5

1. Ein beteiligter Mitgliedstaat oder ein auf derselben Strecke tätiges Luftverkehrsunternehmen kann die Kommission um Stellungnahme dazu ersuchen, ob ein Fluglinientarif den Bestimmungen von Artikel 3 Abs. 1 entspricht. Die Kommission teilt dies dem anderen Mitgliedstaat und dem betreffenden Luftverkehrsunternehmen mit und gibt beiden Gelegenheit zur Stellungnahme.

2. Die Kommission nimmt binnen zwei Monaten nach Erhalt des Ersuchens Stellung. Diese Frist kann verlängert werden, um weitere ausreichende Auskünfte vom ersuchenden Luftverkehrsunternehmen zu erhalten. Während der Prüfung dieses Ersuchens und bis zu sieben Tagen danach kann die Kommission die Anwendung eines Fluglinientarifs aussetzen, der 20 % über oder unter dem Tarif liegt, der in der entsprechenden vorhergehenden Flugplanperiode gültig war.

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 6

Mindestens einmal jährlich berät die Kommission mit Vertretern der Luftverkehrsnutzerverbände in der Gemeinschaft über die Fluglinientarife und damit zusammenhängende Fragen; hierfür unterrichtet sie die Teilnehmer zuvor entsprechend.

Artikel 7

Bei der Ausübung der Pflichten aus dieser Verordnung kann die Kommission von den beteiligten Mitgliedstaaten und Luftverkehrsunternehmen alle notwendigen Auskünfte verlangen.

Artikel 8

1. Die Kommission veröffentlicht zum 1. Oktober 1992 und anschließend alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung.

2. Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Durchführung dieser Verordnung zusammen, insbesondere bei der Sammlung von Daten für die Berichte gemäß Absatz 1.

3. Vertrauliche Auskünfte, die im Rahmen der Durchführung dieser Verordnung erteilt werden, fallen unter das Berufsgeheimnis.

Artikel 9

Hat ein Mitgliedstaat mit einem oder mehreren Drittländern eine Vereinbarung getroffen, die Bestimmungen enthält, die mit dieser Verordnung nicht vereinbar sind, so muß der Mitgliedstaat bei der ersten passenden Gelegenheit alle erforderlichen Schritte zur Behebung dieser Unvereinbarkeit unternehmen. Solange die Unvereinbarkeit nicht beseitigt ist, berührt diese Verordnung nicht die sich aus einer solchen Vereinbarung ergebenden Rechte und Pflichten gegenüber Drittländern.

Artikel 10

Die Richtlinie 87/601/EWG wird aufgehoben.

Artikel 11

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1991 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am . . .

Im Namen des Rates
Der Präsident

Anhang

In Artikel 2 e (ii) genannte Luftverkehrsunternehmen

Folgende Luftverkehrsunternehmen entsprechen den Kriterien in Artikel 2 e (ii); dies gilt, solange sie von dem Mitgliedstaat, der die zum Zeitpunkt des Erlasses dieser Verordnung als nationale Luftverkehrsunternehmen anerkennt, als solche Unternehmen anerkannt werden.

— Scandinavian Airlines System,

— Britannia Airways,

— Monarch Airlines.

Anlage II

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über den Zugang von Luftverkehrsunternehmen zu Strecken des innergemeinschaftlichen Fluglinienverkehrs und über die Aufteilung der Kapazitäten für die Personenbeförderung zwischen Luftverkehrsunternehmen im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedstaaten

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Abs. 2,

auf Vorschlag der Kommission[1]),

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments[2]),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[3]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarktes bis zum 31. Dezember 1992 gemäß Artikel 8a des Vertrages müssen Maßnahmen getroffen werden. Der Binnenmarkt wird einen Raum ohne Binnengrenzen umfassen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist.

Die Entscheidung 87/602/EWG des Rates[4]) war ein erster Schritt zur Liberalisierung in bezug auf die Aufteilung von Kapazitätsanteilen und den Marktzugang, die zur Verwirklichung des Binnenmarkts im Luftverkehr notwendig ist. Der Rat war einverstanden, zum Ablauf eines ersten Dreijahreszeitraums weitere Liberalisierungsmaßnahmen zu treffen.

Um die Möglichkeiten der Luftverkehrsunternehmen zu erweitern, ist es an der Zeit, die Beziehungen zwischen den Luftverkehrsunternehmen und den Staaten, in denen sie registriert sind, in einem ersten Bündel von Maßnahmen zu regeln.

Ein erweiterter Marktzugang wird die Entwicklung des Luftverkehrs in der Gemeinschaft fördern und zu verbesserten Leistungen für die Nutzer führen. Es gilt daher, die Bestimmungen über die Mehrfachbenennung und über die Verkehrsrechte der dritten, vierten und fünften Freiheit liberaler zu gestalten und erste Bestimmungen über die Kabotage einzuführen.

Wegen der Infrastruktur der Flughäfen, der Navigationshilfen und der fehlenden Zeitnischen muß die Ausübung der Verkehrsrechte in einigen Punkten beschränkt werden.

Am 2. Dezember 1987 haben in London das Königreich Spanien und das Vereinigte Königreich in einer gemeinsamen Erklärung ihrer Minister für Auswärtige Angelegenheiten eine engere Zusammenarbeit bei der Benutzung des Flugplatzes Gibraltar vereinbart; die Anwendung dieser Vereinbarungen steht noch aus.

Die Entwicklung des Luftverkehrssystems auf den griechischen Inseln ist gegenwärtig nicht zufriedenstellend; aus diesem Grunde sollten Flughäfen auf diesen Inseln vorübergehend von der Anwendung dieser Verordnung ausgenommen werden.

Eine bilaterale Festlegung der Kapazitätsanteile ist nicht mit den Grundsätzen des Binnenmarktes vereinbar, den es im Luftverkehr bis 1993 zu verwirklichen gilt. Bilaterale Beschränkungen müssen daher schrittweise abgebaut werden.

Besonders wichtig ist es, die Entwicklung des interregionalen Luftverkehrs zu fördern, um einen Ausbau des Streckennetzes in der Gemeinschaft zu erreichen und so dem Problem der Überlastung bestimmter Großflughäfen abzuhelfen. Deshalb sollten für den interregionalen Luftverkehr liberalere Regeln in bezug auf Kapazitätsaufteilungen aufgestellt werden.

Angesichts der Wettbewerbslage auf dem Markt empfiehlt es sich, Vorkehrungen zur Vermeidung ungerechtfertigter wirtschaftlicher Auswirkungen auf die Luftverkehrsunternehmen zu treffen.

Diese Verordnung tritt an die Stelle der Richtlinie 83/416/EWG[5]), zuletzt geändert durch ...[6]), und der Entscheidung 87/602/EWG. Daher sind diese Richtlinie und diese Entscheidung aufzuheben —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

Artikel 1

1. Diese Verordnung betrifft
   a) den Marktzugang für Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft,
   b) die Aufteilung der Kapazitäten für die Personenbeförderung zwischen dem (den) in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Luftverkehrsunternehmen und dem (den) in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Luftverkehrsunternehmen für Fluglinienverkehr zwischen diesen Staaten.
2. Die Anwendung dieser Verordnung auf den Flugplatz Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der

[1]) ...
[2]) ...
[3]) ...
[4]) ABl. Nr. L 374 vom 31. Dezember 1987, S. 19

[5]) ABl. Nr. L 237 vom 26. August 1983, S. 19
[6]) ...

Souveränität über das Gebiet, auf dem sich der Flugplatz befindet.

3. Die Anwendung dieser Verordnung auf den Flugplatz Gibraltar wird bis zur Anwendung der Regelung ausgesetzt, die in der gemeinsamen Erklärung der Minister für Auswärtige Angelegenheiten des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs vom 2. Dezember 1987 enthalten ist. Die Regierungen des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs werden den Rat von dem Zeitpunkt der Anwendung unterrichten. Während dieser Aussetzung gelten für den Fluglinienverkehr von und nach Gibraltar die Bestimmungen der Richtlinie 83/416/EWG, geändert durch die Richtlinie 86/216/EWG[7]).

4. Flugplätze auf den griechischen Inseln sind bis zum 1. Juli 1993 von der Anwendung dieser Verordnung ausgenommen. Falls der Rat auf Vorschlag der Kommission nicht anders entscheidet, gilt diese Ausnahme für einen weiteren Zeitraum von fünf Jahren, und sie kann danach für weitere fünf Jahre verlängert werden.

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung sind

a) Luftverkehrsunternehmen ein Unternehmen mit einer gültigen Betriebserlaubnis für den Betrieb von Fluglinienverkehr;

b) Verkehrsrecht der dritten Freiheit die Befugnis eines Luftverkehrsunternehmens, in dem Staat, in dem es registriert ist, Personen, Fracht und Post in dem Staat aufzunehmen und in einem anderen Staat abzusetzen;

   Verkehrsrecht der vierten Freiheit die Befugnis eines Luftverkehrsunternehmens, Personen, Fracht und Post in einem anderen Staat aufzunehmen, um sie in dem Staat abzusetzen, in dem es registriert ist;

   Verkehrsrecht der fünften Freiheit die Befugnis eines Luftverkehrsunterehmens, gewerbliche Beförderungen von Personen, Fracht und Post zwischen zwei Staaten durchzuführen, in denen es nicht registriert ist;

   Kabotage die Befugnis eines Luftverkehrsunternehmens, gewerbliche Beförderungen von Personen, Fracht und Post innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem es nicht registriert ist, durchzuführen;

c) beteiligte Staaten die Staaten, zwischen denen Fluglinienverkehr durchgeführt wird;

d) Regierungsstaat der Mitgliedstaat, in dem das Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen seinen Sitz hat;

e) Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen

   (i) ein Luftverkehrsunternehmen, dessen Hauptverwaltung und Hauptgeschäftssitz sich in der Gemeinschaft befinden, das sich mehrheitlich im Eigentum von Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten und/oder im Eigentum von Mitgliedstaaten befindet und das von diesen Staatsangehörigen oder Staaten tatsächlich kontrolliert wird oder

   (ii) ein Luftverkehrsunternehmen, das beim Erlaß dieser Verordnung zwar nicht der Begriffsbestimmung der Ziffer (i) entspricht, aber

      1. dessen Hauptverwaltung und Hauptgeschäftssitz sich in der Gemeinschaft befinden und das in den zwölf Monaten vor dem Erlaß dieser Verordnung einen Fluglinienverkehr oder einen anderen Luftverkehr in der Gemeinschaft betrieben hat oder

      2. das in den zwölf Monaten vor dem Erlaß dieser Verordnung einen Fluglinienverkehr auf Grund eines Verkehrsrechts der dritten oder vierten Freiheit zwischen Mitgliedstaaten betrieben hat.

   Die Luftverkehrsunternehmen, die den vorgenannten Merkmalen entsprechen, sind in Anhang I aufgeführt;

f) Fluglinienverkehr eine Folge von Flügen mit folgenden Merkmalen:

   (i) Sie werden mit Luftfahrzeugen zur gewerblichen Beförderung von Personen oder Personen und Fracht und/oder Post durchgeführt, wobei für jeden Flug der Öffentlichkeit Sitzplätze zum Kauf (entweder bei dem Luftverkehrsunternehmen selbst oder bei dessen zugelassenen Vertretungen) angeboten werden;

   (ii) sie dienen der Beförderung zwischen zwei oder mehr festen Punkten

      1. entweder nach einem veröffentlichten Flugplan oder

      2. in Form von so regelmäßigen oder häufigen Flügen, daß es sich erkennbar um eine systematische Folge von Flügen handelt;

g) Flug der Abflug von einem bestimmten Flughafen nach einem bestimmten Zielflughafen;

h) Mehrfachbenennung auf der Grundlage von Länderpaaren die Benennung von zwei oder mehr in einem Registrierungsstaat niedergelassenen Luftverkehrsunternehmen durch diesen Staat für die Durchführung von Fluglinienverkehr zwischen seinem Hoheitsgebiet und dem eines anderen Mitgliedstaates;

i) Mehrfachbenennung auf der Grundlage von Städtepaaren die Benennung von zwei oder mehr in einem Registrierungsstaat niedergelassenen Luftverkehrsunternehmen durch diesen Staat für die Durchführung von Fluglinienverkehr zwischen einem Flughafen oder Flughafensystem in seinem Hoheitsgebiet und einem Flughafen oder Flughafensystem im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats;

---

[7]) ABl. Nr. L 152 vom 6. Juni 1986, S. 74

j) Regionalflughafen jeder andere Flughafen als die Flughäfen, die in der Liste des Anhangs II als den Flughäfen der Klasse I aufgeführt sind;

k) Flughafensystem zwei oder mehr Flughäfen — wie in Anhang II angegeben —, die als Einheit dieselbe Stadt bedienen;

l) im Sinne dieser Verordnung wird Kapazität ausgedrückt als die Anzahl von Plätzen, die im Fluglinienverkehr auf einer Strecke während eines bestimmten Zeitraums für jedermann zum Verkauf stehen;

m) im Sinne dieser Verordnung ist Kapazitätsanteil der als Prozentsatz der Gesamtkapazität nach Artikel 12 berechnete Anteil des Mitgliedstaats in einer bilateralen Verbindung mit einem anderen Mitgliedstaat.

Beziehungen zwischen dem Regierungsstaat und ihren(m) Luftverkehrsunternehmen

Artikel 3

1. Die Mitgliedstaaten erteilen in nicht diskriminierender Weise Luftverkehrs-Betriebsgenehmigungen an in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassene Luftverkehrsunternehmen, die eine Reihe von Anforderungen einschließlich technischer und wirtschaftlicher Standards erfüllen. Hat ein Mitgliedstaat solche Anforderungen bisher nicht festgelegt, so tut er dies innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung. Die Mitgliedstaaten veröffentlichen diese Anforderungen und teilen sie unverzüglich der Kommission mit.

2. a) Der Registrierungsstaat erteilt in nicht diskriminierender Weise den antragstellenden Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen, die in seinem Hoheitsgebiet niedergelassen sind, die Genehmigung für den Flugverkehr innerhalb der Gemeinschaft, wenn sie den in Absatz 1 genannten technischen und wirtschaftlichen Anforderungen genügen.

   b) Der Registrierungsstaat kann die Genehmigung verweigern oder unter Auflagen erteilen, falls der beantragte Flugverkehr wirtschaftlich nicht rentabel ist. Jeder Mitgliedstaat veröffentlicht die Kriterien, die er einer Beurteilung der wirtschaftlichen Rentabilität zugrunde legt und teilt sie unverzüglich der Kommission mit.

3. Die Verweigerung einer Genehmigung bzw. die Erteilung von Auflagen ist schriftlich zu begründen.

Beziehungen zwischen dem Bestimmungsstaat und Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen

Artikel 4

1. Vorbehaltlich Artikel 6 erteilt ein Bestimmungsmitgliedstaat Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen, die gemäß Artikel 3 vom Registrierungsstaat genehmigt worden sind, die Erlaubnis,
   - Flugverkehr der dritten und vierten Freiheit zu betreiben;
   - diesen Flugverkehr auf Flughäfen oder in Flughafensystemen, die sich im Registrierungsstaat befinden, zu kombinieren. Beim kombinierten Verkehr kann die gleiche Flugnummer verwendet werden.

2. Hat ein Mitgliedstaat einem in seinem Hoheitsgebiet niedergelassenen Luftverkehrsunternehmen die Genehmigung erteilt, eine neue Verbindung zwischen zwei Regionalflughäfen mit Luftfahrzeugen mit höchstens 100 Sitzplätzen aufzunehmen, so ist er vom Zeitpunkt der Genehmigung an drei Jahre lang nicht verpflichtet, die Genehmigung für eine gegenseitige Verbindung mit Luftfahrzeugen mit über 100 Sitzplätzen zu erteilen.

Verkehrsrecht der dritten und vierten Freiheit

Artikel 5

Verkehrsrechte der dritten und vierten Freiheit bestehen zwischen Flughäfen oder Flughafensystemen in einem Mitgliedstaat und Flughäfen oder Flughafensystemen in einem anderen Mitgliedstaat, sofern diese Flughäfen oder Flughafensysteme für den innergemeinschaftlichen Flugverkehr geöffnet sind.

Mehrfachbenennung

Artikel 6

1. Ein Bestimmungsmitgliedstaat stimmt einer Mehrfachbenennung auf der Grundlage von Länderpaaren zu.

2. Er erklärt sich außerdem mit einer Mehrfachbenennung auf der Grundlage von Städtepaaren wie folgt einverstanden:
   - vom 1. Januar 1991 an auf Strecken, auf denen im Vorjahr mehr als 140 000 Fluggäste befördert wurden oder auf denen jährlich mehr als 800 Hin- und Rückflüge stattfinden;
   - vom 1. Januar 1992 auf Strecken, auf denen im Vorjahr mehr als 100 000 Fluggäste befördert wurden oder auf denen jährlich mehr als 600 Hin- und Rückflüge stattfinden.

Punkteverbindungen

Artikel 7

Im Fluglinienverkehr von oder zu zwei oder mehr Punkten in einem oder mehreren anderen Mitgliedstaaten außerhalb seines Registrierungsstaates erhält

ein Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen von den beteiligten Mitgliedstaaten die Genehmigung, mehrere Fluglinienverkehre zu verbinden. Verkehrsrechte zwischen den verbundenen Punkten können gemäß Artikel 8 und 9 ausgeübt werden.

Rechte der fünften Freiheit

Artikel 8

1. Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen dürfen Rechte der fünften Freiheit auf Punkteverbindungen zwischen zwei verschiedenen Mitgliedstaaten ausüben, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

   a) Die Ausübung der Verkehrsrechte betrifft einen Flugdienst, der eine Erweiterung eines Flugdienstes von oder eine Vorstufe eines Flugdienstes nach dem Regierungsstaat darstellt;

   b) das Luftverkehrsunternehmen setzt auf der betreffenden Strecke höchstens 50 % seiner Jahrespassagierkapazität für die Beförderung von „Passagieren der fünften Freiheit" ein. Diese Beschränkung gilt nicht für Luftfahrzeuge mit nicht mehr als 100 Sitzplätzen.

2. Die Mitgliedstaaten erheben keine Einwendungen dagegen, daß Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen einen „Flug der fünften Freiheit" zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittstaat betreiben, sofern die Behörden des Drittstaates den Flugdienst genehmigen.

3. Das Luftverkehrsunternehmen kann für den „Flug der fünften Freiheit" ein anderes Luftfahrzeug, jedoch kein größeres als das einsetzen, das es für den Flugdienst der dritten und vierten Freiheit — als Erweiterung oder Vorstufe des Flugdienstes der fünften Freiheit — verwendet.

Kabotage

Artikel 9

Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen dürfen Kabotage auf Punkteverbindungen innerhalb desselben Mitgliedstaats ausüben, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

a) Die Ausübung der Kabotage betrifft einen Flugdienst, der eine Erweiterung eines Flugdienstes von oder eine Vorstufe eines Flugdienstes nach dem Registrierungsstaat darstellt;

b) die Kabotage wird zwischen zwei Flughäfen ausgeübt, von denen mindestens einer ein Regionalflughafen ist;

c) das Luftverkehrsunternehmen setzt auf der betreffenden Strecke für die Kabotage-Passagiere höchstens 30 % seiner jährlichen Passagierkapazität ein.

Voraussetzungen für die Ausübung von Verkehrsrechten

Artikel 10

Das Recht eines Mitgliedstaats, den Verkehr innerhalb eines Flughafensystems auf die einzelnen Flughäfen in nichtdiskriminierender Weise aufzuteilen, bleibt von dieser Verordnung unberührt.

Artikel 11

1. Die Ausübung der Verkehrsrechte unterliegt den nationalen, regionalen und örtlichen Bestimmungen für Umweltschutz, soziale Bedingungen und Sicherheit; insbesondere müssen auch folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

   a) Der Flughafen oder das Flughafensystem muß über ausreichende Einrichtungen für diesen Verkehr verfügen;

   b) die Navigationshilfen müssen für diesen Verkehr ausreichen;

   c) es müssen Zeitnischen verfügbar sein;

   d) der beantragte Flugdienst muß den veröffentlichten nationalen, regionalen und örtlichen Betriebsvorschriften entsprechen.

2. Sind die Voraussetzungen des Absatzes 1 nicht erfüllt, so kann ein Mitgliedstaat in nicht diskriminierender Weise die Ausübung der Verkehrsrechte von Bedingungen abhängig machen, beschränken oder verweigern. Vor Erlaß einer solchen Maßnahme unterrichtet er die Kommission und übermittelt ihr alle hierzu notwendigen Informationen. Die Kommission entscheidet nach Prüfung der Sachlage binnen zwei Monaten, ob der Mitgliedstaat die Maßnahmen erlassen darf.

Kapazitätsanteile

Artikel 12

1. Vom 1. Oktober 1990 an gestattet ein Mitgliedstaat jedem Luftverkehrsunternehmen, das Rechte der dritten und vierten Freiheit ausübt und dem die beteiligten Staaten gemäß dieser Verordnung oder einer flexibleren Vereinbarung zwischen ihnen eine Genehmigung für den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten erteilt haben, die Erhöhung seiner Kapazität, sofern bei den sich daraus ergebenden Kapazitätsanteilen das Verhältnis 67,5 : 32,5 nicht aufgegeben wird.

2. Das Verhältnis, innerhalb dessen ein Mitgliedstaat einem anderen Mitgliedstaat die Erhöhung seiner Kapazität gestattet, wird ab 1. April 1992 auf 75 : 25 festgelegt.

3. Die Absätze 1 und 2 gelten weder für Fluglinien zwischen einem der in Anhang II genannten Flughäfen der Kategorie I und einem Regionalflughafen, auf denen Luftfahrzeuge mit höchstens 100 Sitzplätzen eingesetzt werden, noch für Flugli-

nien zwischen Regionalflughäfen, ungeachtet des Sitzplatzangebots der Luftfahrzeuge.

4. Bei der Anwendung der Absätze 1 und 2 werden einseitige Kapazitätsverringerungen nicht berücksichtigt. In diesen Fällen wird als Berechnungsgrundlage für die Kapazitätsanteile diejenige Kapazität herangezogen, die das (die) Luftverkehrsunternehmen des Mitgliedstaats, das (die) seine (ihre) Kapazität verringert hat (haben), in der entsprechenden vorherigen Flugplanperiode angeboten hat (haben).

5. Ungeachtet der Anwendung der Absätze 1 und 2 muß ein Mitgliedstaat einem anderen Mitgliedstaat es gestatten, seinen Kapazitätsanteil um bis zu 5 Prozentpunkte über den Anteil hinaus zu erhöhen, den er selbst in der entsprechenden vorherigen Flugplanperiode besessen hat.

Artikel 13

1. Auf Antrag eines Mitgliedstaats, für den die Anwendung von Artikel 12 Abs. 1 und 2 zu einer erheblichen finanziellen Schädigung des (der) in seinem Hoheitsgebiet niedergelassenen Luftverkehrsunternehmen(s) geführt hat, nimmt die Kommission eine Prüfung des Sachverhalts vor und entscheidet auf der Grundlage aller relevanten Faktoren einschließlich der Marktlage, der Finanzlage, des (der) Luftverkehrsunternehmen(s) und des erzielten Auslastungsgrads darüber, ob die Kapazitätsaufteilung auf den Strecken von oder nach diesem Staat befristet eingefroren werden soll.

2. Die Kommission übermittelt ihre Entscheidung dem Rat und den Mitgliedstaaten. Jeder Mitgliedstaat kann innerhalb eines Monats den Rat mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit eine andere abweichende Entscheidung treffen.

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 14

1. Diese Verordnung hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, untereinander flexiblere Regelungen als die der Artikel 6, 8, 9 und 12 zu vereinbaren oder aufrechtzuerhalten.

2. Die Bestimmungen dieser Verordnung dürfen nicht dazu dienen, bestehende Vereinbarungen über Kapazitäten oder den Marktzugang restriktiver zu gestalten.

Artikel 15

1. Die Kommission veröffentlicht zum 1. Juli 1992 und anschließend alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung.

2. Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Durchführung dieser Verordnung zusammen, insbesondere bei der Sammlung von Daten für die Berichte nach Absatz 1.

3. Vertrauliche Auskünfte, die im Rahmen der Durchführung dieser Verordnung erteilt werden, fallen unter das Berufsgeheimnis.

Artikel 16

Der Rat entscheidet bis spätestens 31. Dezember 1992 anhand eines bis zum 1. Juni 1992 vorzulegenden Vorschlags der Kommission über eine Änderung dieser Verordnung.

Artikel 17

1. Die Entscheidung 87/602/EWG vom 14. Dezember 1987 wird aufgehoben.

2. Unbeschadet Artikel 1 Abs. 3 wird die Richtlinie 83/416/EWG aufgehoben.

Artikel 18

Diese Verordnung tritt am 1. Oktober 1990 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel, am . . .

Im Namen des Rates

Der Präsident

Anhang I

Luftverkehrsunternehmen im Sinne des Artikels 2e (ii)

Folgende Luftverkehrsunternehmen entsprechen den Merkmalen des Artikels 2e (ii), solange sie der Mitgliedstaat, von dem sie beim Erlaß dieser Verordnung als nationales Luftverkehrsunternehmen anerkannt werden, als solche anerkennt:

— Scandinavian Airlines System

— Britannia Airways

— Monarch Airlines

Anhang II

Verzeichnis der Flughäfen der Klasse I

Belgien:	Brüssel-Zaventem
Dänemark:	Kopenhagen-Kastrup/Roskilde
Deutschland:	Frankfurt/M., Düsseldorf-Lohausen, München-Riem
Frankreich:	Paris-Charles de Gaulle/Orly
Griechenland:	Athen-Hellenikon, Saloniki-Micra
Irland:	Dublin
Italien:	Rom-Fiumicino/Ciampino, Mailand-Linate/Malpensa
Niederlande:	Amsterdam-Schiphol
Spanien:	Palma-Mallorca, Madrid-Barajas, Las Palmas, Malaga
Vereinigtes Königreich:	London-Heathrow/Gaatwick/Stansted, Luton

Anlage III

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3976/87 zur Anwendung von Artikel 85 Abs. 3 des Vertrages auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Luftverkehr

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 87,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Verordnung (EWG) Nr. 3976/87 des Rates[1]) ermächtigt die Kommission, Artikel 85 Abs. 1 EWGV auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen von Unternehmensvereinigungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Luftverkehr für nicht anwendbar zu erklären.

Diese Gruppenfreistellungen sind für einen begrenzten, zum 31. Januar 1991 auslaufenden Zeitraum gewährt worden, in dessen Verlauf sich die Luftverkehrsunternehmen den wettbewerbsintensiveren Bedingungen anpassen können, die durch die Änderungen in den Rahmenbestimmungen für den innergemeinschaftlichen internationalen Luftverkehr herbeigeführt worden sind.

Die Fortführung der Gruppenfreistellungen über diesen Zeitpunkt hinaus ist aufgrund der von der Kommission ergriffenen weiteren Maßnahmen zur Liberalisierung des Luftverkehrs gerechtfertigt. Der Anwendungsbereich dieser Freistellungen und die an sie geknüpften Bedingungen sind von der Kommission in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der Änderungen im Wettbewerb festzulegen, die sich seit Inkrafttreten der Verordnung (EWG) Nr. 3976/87 vollzogen haben —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EWG) Nr. 3976/87 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„2. Die Kommission kann solche Verordnungen insbesondere in bezug auf Vereinbarungen, Beschlüsse oder aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen erlassen, die einen der folgenden Gegenstände betreffen:

- gemeinsame Planung und Koordinierung der für den Fluglinienverkehr bereitzustellenden Kapazität;
- Konsultationen für die gemeinsame Erstellung von Vorschlägen für die Tarife, Entgelte und Bedingungen für die Beförderung von Fluggästen und Gepäck im Fluglinienverkehr;
- Zuweisung von Zeitnischen auf Flugplätzen und Planung der Flugzeiten;
- den gemeinsamen Erwerb, die gemeinsame Entwicklung und den gemeinsamen Betrieb von computergesteuerten Buchungssystemen, welche die Flugzeiten, Buchungen und Flugscheinausstellung umfassen, durch Luftfahrtunternehmen;
- technische und betriebliche Tätigkeiten am Boden wie z. B. Abziehen vom Finger, Betanken, Reinigen und Sichern des Luftfahrzeugs;
- Abfertigung der Fluggäste, des Postguts, der Fracht und des Gepäcks auf Flughäfen;
- Bordverpflegungsdienste."

2. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„1. Eine Verordnung aufgrund des Artikels 1 wird für einen bestimmten Zeitraum erlassen.

2. Sie kann aufgehoben oder geändert werden, wenn sich die Verhältnisse in einem Punkt geändert haben, der für den Erlaß der Verordnung wesentlich war; in diesem Fall wird eine Anpassungsfrist für die unter die ursprüngliche Verordnung fallenden Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen bestimmt."

3. Artikel 8 wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1990 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

[1]) ABl. Nr. L 374 vom 31. Dezember 1987, S. 9

Brüssel, den . . . Für die Kommission

Fiche d'impact de certains actes législatifs sur les PME et l'emploi

1. OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES DECOULANT DE L'APPLICATION DE LA LEGISLATION POUR LES ENTREPRISES

   YES — certain procedures and criteria will need to be complied with by airlines e.g. on fares.

2. AVANTAGES POUR L'ENTREPRISE

   YES — The market access opportunities should be of particular benefit to small and medium sized airline companies.

3. INCONVENIENTS POUR L'ENTREPRISE
   (coût supplémentaires)

   — NO

   — CONSEQUENCES

   ---

4. EFFETS SUR L'EMPLOI

   Positive — the further liberalisation of air transport should result in increased demand. Small and medium sized airlines should be able to benefit from this, particularly because of the measures on access to the market which in turn should have positive effects on employment.

5. Y A-T-IL EU CONCERTATION PREALABLE AVEC LES PARTENAIRES SOCIAUX?

   YES — Consultation on principles for further liberalisation of air transport was held with airline companies (including non-flag carriers),

   AVIS DES PARTENAIRES SOCIAUX —

   Favourable view on principle of further liberalisation. Trade union approval conditional on certain harmonisation measures being proposed (these are in hand).

6. Y A-T-IL UNE ALTERNATIVE MOINS CONTRAIGNANTE?

   NO



Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon 02 28/36 35 51, Telefax 02 28/36 12 75
ISSN 0722-8333